VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa (nr 143)**

z dnia 12 marca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa (nr 143)

12 marca 2019 r.

Komisja do Spraw Energii i Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Macieja Małeckiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Energii na temat sytuacji oraz kierunków rozwoju rynku paliw w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Tobiszowski** sekretarz stanu w Ministerstwie Energii wraz ze współpracownikami, **Sławomir Grzelak** dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Mateusz Bonca** prezes zarządu Grupy LOTOS S.A. wraz ze współpracownikami, **Łukasz Hołubowski** prezes zarządu ORLEN Paliwa sp z o.o., **Rafał Miland** wiceprezes zarządu PERN S.A., **Józef Węgrecki** członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A., **Zbigniew Leszczyński** członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. oraz **Adam Toczyski** radca prawny Polska Izba Paliw Płynnych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marcin Mykietyński** i **Julia Popławska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam państwa posłów. Po tym, gdy zakończyliśmy posiedzenie w sprawie KGHM, ponownie witam pana ministra Grzegorza Tobiszowskiego.

Rozpoczynamy posiedzenie na temat sytuacji oraz kierunków rozwoju rynku paliw w Polsce. Tym samym witam na dzisiejszym posiedzeniu przedstawicieli spółek paliwowych: pana Zbigniewa Leszczyńskiego – członka zarządu PKN ORLEN, pana Mateusza Aleksandra Bonca – prezesa zarządu Grupy LOTOS, pana Rafała Milanda – wiceprezesa PERN S.A., pana Łukasza Hołubowskiego – prezesa zarządu ORLEN Paliwa, pana Józefa Węgreckiego – członka zarządu PKN ORLEN. Witam przedstawicieli Ministerstwa Energii. Obecni są również przedstawiciele PGNiG. W posiedzeniu Komisji bierze udział przedstawiciel pana ministra Naimskiego – pełnomocnika Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej. Witam wszystkich państwa uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. Stwierdzam jego przyjęcie.

Proponuję, aby dzisiejsze posiedzenie przeprowadzić w następujący sposób. Rozpocznie pan minister Grzegorz Tobiszowski. Następnie wysłuchamy informacji PERN S.A., ORLEN i LOTOS, a później przejdziemy do dyskusji i pytań państwa posłów.

Panie ministrze, startujemy.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Energii Grzegorz Tobiszowski:

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, temat paliw to jedna z istotniejszych kwestii w polskiej gospodarce. Widzimy dużą dynamikę w tym obszarze, dlatego dziękuję za możliwość zaprezentowania tego, co dzieje się w tej sferze gospodarki.

Jeśli państwo pozwolą zaprezentuję informację na temat bieżącej sytuacji na rynku paliw, kwestie dotyczące walki z szarą strefą, ceny paliw w Europie, a następnie kierunki rozwoju rynku paliw w Polsce. Obecni prezesi przedstawią informację dotyczącą ich spółek. Prezes PERN zaprezentuje informację na temat działań w kontekście zmian na rynku, dywersyfikacji dostaw ropy naftowej i paliw, wzrostu konsumpcji paliw oraz kluczowych inwestycji. Myślę, to pokaże państwu skalę przedsięwzięć i zarazem wyzwań, przed którymi stoi sektor paliwowy.

ORLEN przedstawi najważniejsze projekty inwestycyjne oraz wyniki za 2018 r. Myślę, że jest to dość cenne, bo właściwie jest to ciepła informacja. Ponadto przedstawi kwestie związane z dywersyfikacją dostaw ropy naftowej.

Z kolei LOTOS przedstawi działania dotyczące dywersyfikacji, informację na temat realizowanych inwestycji, wyników produkcji oraz ciepłą jeszcze informację na temat wyników finansowych. Myślę, że będziecie państwo dowartościowani, ale nie będę wyprzedzał tego, co powie pan prezes.

Oczywiście znajdzie się także informacja na temat innowacji i rozwoju rynku paliw alternatywnych.

Polska jest krajem w znacznym stopniu uzależnionym od importu ropy naftowej. Mimo to, większość zapotrzebowania na paliwa pokrywana jest przez produkcję krajową.

Polska należy do rynków o rosnącej konsumpcji paliw. Konsumpcja benzyn silnikowych w okresie 2015-2018 rosła w tempie średnio 6,4% rocznie. Znaczący wzrost konsumpcji w II poł. 2016 r., wynikający z podjętych w tym roku działań regulacyjnych dotyczących zwalczania zjawiska szarej strefy na rynku paliwowym oraz wzrostu gospodarczego, w dużym stopniu był kontynuowany w roku 2017. W 2018 r. wzrost konsumpcji benzyn silnikowych ustabilizował się na poziomie nieznacznie powyżej 3%.

W przypadku oleju napędowego, w okresie 2015-2018 konsumpcja rosła w tempie średnio 12,3% rocznie. Podobnie jak w przypadku benzyn, skokowy wzrost zużycia tego paliwa nastąpił w 2016 r. (wzrost o 15%) oraz w 2017 r. (wzrost o 22%). W 2018 r. odnotowany jest już niższy wzrost konsumpcji ON – na poziomie 6,6%, co oznacza stabilizację rynku tego paliwa.

Na zaznaczenie zasługuje widoczny wzrost wolumenu, a tym samym udziału importu oleju napędowego w konsumpcji krajowej w roku 2016, tj. po wprowadzeniu pakietów paliwowego i energetycznego. W 2018 r. do Polski sprowadzono 4,7 mln ton tego paliwa. Główne kierunki dostaw to Niemcy, Rosja, Litwa, Wielka Brytania, Białoruś, Szwajcaria i Słowacja.

Wprowadzone zmiany legislacyjne, tzw. pakiet paliwowy, energetyczny oraz transportowy, przyczyniły się do znaczącej redukcji zjawiska szarej strefy na rynku paliwowym, czego potwierdzeniem jest wzrost legalnego obrotu paliwami, znacznie wykraczający poza trendy rynkowe oraz wzrost wpływów podatkowych z sektora paliwowego do budżetu państwa. Polska pod względem uszczelnienia i efektywności jest wyjątkiem i krajem szczególnym.

Efekty ustaw były widoczne już w pierwszych miesiącach jej funkcjonowania. W oparciu o dane pochodzące z realizowanych przez Ministra Energii badań statystyki publicznej, porównując wysokość konsumpcji i importu oleju napędowego w sierpniu 2015 roku do sierpnia 2016 r., konsumpcja była wyższa o 29%, natomiast import był ponad dwukrotnie wyższy – wzrost o 236%. Trend wzrostowy w konsumpcji oleju napędowego utrzymał się w 2017 roku – o 21%, by ustabilizować się w 2018 r. na poziomie 7%.

Skuteczność wprowadzonych narzędzi kontroli potwierdzają również statystyki dotyczące handlu wewnątrz UE. W latach 2012-2015 aż do połowy 2016 r. obserwowany był ogromny rozdźwięk między wywozem do Polski ON, oficjalnie deklarowanym przez kraje europejskie a deklarowanym w Polsce przywozem tego paliwa. Różnica ta w 2013 r. sięgała nawet 77% na niekorzyść naszego kraju. Po wprowadzeniu wspomnianych pakietów różnica znacznie spadła – w 2016 r. do 49%, a w 2017 r. wyniosła 3%. Jednocześnie obserwowany w okresie styczeń-listopad 2018 r. ponowny wzrost do 7,6% wskazuje konieczność podejmowania dalszych działań mających na celu uszczelnienie rynku paliw, nad czym rząd nieustannie pracuje.

Przedstawię trochę informacji na temat cen paliw, ponieważ ta kwestia pojawiała się w wielu państwa interpelacjach.

Kluczowy wpływ na zmianę poziomu cen paliw w Polsce miały zmiany notowań ropy naftowej. Był to pierwszy i kluczowy czynnik. Tendencje wzrostowe w 2018 r. obserwowane były w każdym kraju UE. W przypadku Polski ten niekorzystny trend uległ wzmocnieniu ze względu na umacnianie się pozycji dolara względem złotówki. Analizując sytuację na rynku europejskim należy zauważyć, że cena benzyny naftowej i oleju napędowego rosła od 2017 r. Tendencja wzrostowa była kontynuowana w 2018 r., gdy

średnia cena benzyny silnikowej w całej UE wzrosła o 5,8% (w porównaniu z 2017 r.), a dla oleju napędowego o 10,4%. Od początku 2019 r. wzrost cen w UE przyhamował i wyniósł średnio 3% dla benzyn silnikowych i 4% dla oleju napędowego.

Jednocześnie należy zauważyć, że Polska jest jednym z krajów o najniższych cenach paliw w całej UE oraz jednym z najniższych udziałów podatków w cenie paliwa. Według danych Komisji Europejskiej (dane wg. stanu na dzień 04.03.2018 r.) Polska znalazła się w grupie krajów o najniższych cenach paliw. Średnia cena oleju napędowego w Polsce wyniosła 1,17 EUR/l. Niższe ceny odnotowano jedynie w Luksemburgu, w Bułgarii i na Litwie. Natomiast w przypadku benzyny silnikowej średnia cena tego paliwa wyniosła 1,09 EUR/l. Niższe ceny odnotowano jedynie w Bułgarii. Dla porównania średnia cena benzyny silnikowej w tym samym okresie dla UE wyniosła 1,31 EUR/l, a oleju napędowego 1,30 EUR/l. Taka sama sytuacja ma miejsce w przypadku udziału podatków w cenach paliw – w przypadku ON udział podatków w cenie tego paliwa w Polsce wynosi obecnie 48%, a w przypadku benzyn silnikowych 54%. Dla porównania średni udział podatków w UE w cenie oleju napędowego wynosi 52%, a w cenie benzyny 60%.

Do tej pory mówiłem o tym, co jest i o otoczeniu, które pozostaje w najbliższym naszym otoczeniu europejskim.

Prognozując kierunki zmian w zakresie konsumpcji paliw w Polsce należy brać pod uwagę wiele czynników, które bezpośrednio i pośrednio będą mieć wpływ na rozwój tego rynku, w tym: prognozowane zmiany cen ropy naftowej na rynkach międzynarodowych, regulacje międzynarodowe w zakresie jakości paliw, transformacja gospodarki w kierunku struktury mniej energochłonnej, wzrost PKB i rozwój gospodarczy kraju, rejestracja nowych pojazdów, regulacje dotyczące udziału odnawialnych źródeł energii (OZE) w transporcie oraz udział pojazdów elektrycznych w nowej sprzedaży.

Mając na uwadze powyższe czynniki, a także już podjęte przez Rząd RP działania w zakresie walki z szarą strefą oraz podejmowane działania w zakresie rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i zastosowania innych paliw alternatywnych (w tym biokomponentów) w transporcie, można założyć, iż według wstępnych prognoz w perspektywie długoterminowej (do 2030 r.) konsumpcja paliw w Polsce będzie rosła w tempie stabilnym w przedziale od 0,7% do ok. 2% rocznie bez gwałtownych wahań, tak jak to miało miejsce w 2016 r. i 2017 r. W krótkim okresie (do 2020 r.) mogą nastąpić pewne zmiany zarówno po stronie światowej podaży oleju napędowego, jak i cen tego paliwa ze względu na wprowadzane przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie jakości paliwa bunkrowego. W najbliższych latach przewiduje się stabilizację popytu na benzyny silnikowe i nieznaczny wzrost popytu na olej napędowy. Dodatkowo prognozuje się również, że popyt na ropę naftową i produkty naftowe będzie napędzany przez rozwój sektora petrochemicznego.

Działania priorytetowe naszego ministerstwa (Ministerstwa Energii) będą koncentrować się na sektorze transportu, który w największym stopniu uzależniony jest od ropy naftowej (przede wszystkim w postaci paliw ciekłych). Niemalże 70% popytu na ropę naftową w Polsce pochodzi właśnie z sektora transportu. Dzięki przyjętym rozwiązaniom w zakresie zmniejszenia zużycia ropy naftowej i popularyzacji elektromobilności w sektorze transportu, surowiec ten będzie powoli wypierany przez inne źródła energii.

Jednocześnie, mając na uwadze dominującą rolę węglowodorów, Rząd RP podjął szereg skutecznych działań na rynku paliw tradycyjnych, aby poprawić jego funkcjonowanie. W kontekście rozwoju polskiego rynku paliw pierwszym z priorytetów ministerstwa jest kontynuacja polityki dywersyfikacji dostaw ropy. W tym zakresie planowana jest budowa drugiej nitki Rurociągu Pomorskiego, przesyłającego ropę naftową pomiędzy Gdańskiem a Płockiem.

Innymi planowanymi projektami infrastrukturalnymi jest rozbudowa sieci rurociągów przesyłających gotowe paliwa. Planuje się przedłużenie nitki rurociągu biegnącego przez woj. śląskie na odcinku Boronów-Trzebinia. Zatem konieczna jest rozbudowa powierzchni magazynowych na paliwa – w celu poprawy bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa sytuacjach kryzysowych oraz na ropę naftową – w celu zwiększenia możliwości dywersyfikacyjnych. Należy zauważyć, że różnorodność sprowadzanych gatunków ropy naftowej powoduje konieczność jej separowania w oddzielnych zbiornikach.

Planowany jest dalszy rozwój OZE w transporcie. Wymaga to kontynuowania obecnie realizowanych działań w zakresie rozwoju infrastruktury baz paliwowych funkcjonujących w kraju, niezbędnych dla zapewnienia możliwości dotowania biokomponentów do paliw.

Ponadto, w kontekście wyzwań, które obecnie stoją przed rynkiem paliwowym, w związku z wprowadzeniem nowych regulacji dotyczących udziału energii odnawialnej w transporcie w okresie do 2030 r., podejmowane są działania mające na celu szersze wykorzystanie technologii produkcji biokomponentów bazujących na surowcach odpadowych, w tym m.in. wykorzystania biometanu w transporcie, czy też wytwarzania biowęglowodorów ciekłych w tzw. procesach współuwodornienia.

Przygotowany został projekt nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, który w najbliższych tygodniach będziemy także prezentować naszej Komisji. Projekt znajduje się w konsultacjach społecznych i uzgodnieniach międzyresortowych.

Drugim elementem zmiany surowcowej na rynku paliw będą paliwa alternatywne (inne niż OZE) – energia elektryczna, gaz ziemny w formie skroplonej (LNG) lub sprężonej (CNG), wodór i paliwa syntetyczne.

Jednym z pierwszych dokumentów promujących rozwój paliw alternatywnych są przyjęte przez Radę Ministrów w marcu 2017 r. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Tyle tytułem wstępu. Panowie prezesi uzupełnią informacje. Prezentacja PERN pokaże państwu, jak założenia naszej polityki przekładają się na konkretne inwestycje oraz przedstawi przewidywane nakłady inwestycyjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Głos ma pan Rafał Miland – wiceprezes zarządu PERN S.A. Proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu PERN S.A. Rafał Miland:

Dziękuję panie przewodniczący, dziękuję panie ministrze. Szanowni państwo, mam zaszczyt reprezentować grupę PERN. Grupa PERN to nie tylko firma PERN S.A., ale również cztery spółki zgrupowane w ramach tego organizmu.

Naszą podstawową działalnością jest przesył ropy naftowej i paliw, magazynowanie ropy naftowej i paliw oraz przeładunki morskie.

Poza głównym obszarem aktywności prowadzimy działalność pomocniczą w zakresie inspekcji rurociągów tłokami inteligentnymi, usług ochrony mienia, usług remontowych i usług telekomunikacyjnych.

Można powiedzieć, że PERN jest najważniejszym ogniwem łańcucha logistycznego dostaw ropy naftowej i bardzo ważnym ogniwem przesyłu paliw w kraju. Jeżeli chodzi o magazynowanie ropy naftowej i paliw jesteśmy właścicielem największych magazynów naziemnych.

Chciałbym powiedzieć, że w ostatnich latach znaczny wpływ na działalność PERN miały sukcesy związane ze zwalczaniem szarej strefy i mafii paliwowych. Jeżeli spojrzymy na wykres, który pokazuje wzrost wskaźników finansowych związanych z tymi elementami, to proszę zwrócić uwagę, że przychody EBITDA i zysk netto znacząco wzrosły w ciągu ostatnich czterech lat. Jest to m.in. wynikiem uszczelnienia systemu. Efekt ten osiągnięto poprzez różne działania o charakterze legislacyjnym, a na końcu okazało się, że magazyny np. paliw, które przez pewien czas w dużej mierze były niewykorzystane są za małe. Dzisiaj są bardzo poszukiwane przez naszych klientów. To samo dotyczy magazynów ropy naftowej, przesyłu ropy naftowej i paliw. To wszystko jest pochodną działań związanych ze zwalczaniem szarej strefy oraz oczywiście bieżącego zarządzania spółką.

Proszę państwa, PERN to spółka, która skutecznie przeprowadziła w 2018 r. połączenie ze spółką OLPP. W ramach grupy kapitałowej OLPP, czyli Operator Logistyczny Paliw Płynnych był odrębną spółką, a spółką dominującą był PERN. Przeprowadziliśmy połączenie tych dwóch podmiotów i dziś na rynku mamy tylko PERN, który zajmuje się wszystkimi aspektami transportu i magazynowania ropy naftowej i paliw. Rezultatem tego połączenia jest przede wszystkim wzrost potencjału finansowego połączonego

przedsiębiorstwa i możliwość przeznaczenia większych pieniędzy na rozwój i remont infrastruktury, usprawnienie procesów decyzyjnych w ramach grupy kapitałowej oraz wzmocnienie kompetencji załogi poprzez transfer wiedzy między segmentami ropy i paliw. Połączony podmiot stanowi fundament bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie spoczywamy na laurach i widzimy, że nasze otoczenie jest dynamiczne. My także musimy dynamicznie reagować na zmiany – oczekiwania klientów. Można powiedzieć, że oddziałuje na nas polityka rządu – np. dokument Polityka Rządu RP dla infrastruktury logistycznej w sektorze naftowym oraz faktyczne działania przedsiębiorstw na rynku.

Jeśli chodzi o założenia zawarte w polityce rządu powinna nastąpić pewna konsolidacja w ramach różnego rodzaju aktywności wykonywanych przez podmioty działające na tym rynku, zaś PERN ma za zadanie sprostać oczekiwaniom klientów.

Widzimy bardzo dużą zmianę na rynku dostaw ropy naftowej. To już nie jest kierunek rosyjski, który był dominujący w zakresie dostaw ropy. Dziś kierunek rosyjski jest ciągle ważny, ale coraz więcej ropy naftowej pojawia się z innych kierunków – ropy innej niż rosyjska, którą należy separować i podać klientom w takim stanie, w jakim ją kupili. Oczywiście bardzo ważnym zdarzeniem dla nas jest trwająca konsolidacja ORLEN i LOTOS.

W odpowiedzi na wyzwania realizujemy strategię, która zmierza do rozbudowy pojemności magazynowych na ropę naftową i budowy II nitki Rurociągu Pomorskiego. Rurociąg Pomorski to rurociąg surowcowy, który dziś jedną nitką łączy Płock z Gdańskiem. Nitka pracuje w trybie rewersyjnym. W dalszej części prezentacji powiem trochę więcej o tym projekcie. Kolejne inwestycje: przewidujemy budowę nowych pojemności zbiornikowych na paliwa płynne i zwiększenie możliwości przesyłu paliw za pomocą rurociągów, szczególnie w kierunku Śląska i Warszawy, czyli dwóch największych rynków paliwowych w Polsce.

Nasze inwestycje dotyczące ropy naftowej i paliw realizują politykę rządu i odpowiadają na potrzeby klientów. Łączne nakłady inwestycyjne, zarówno w obszarze ropy, jak i paliw płynnych, w latach 2018-2022 wyniosą ponad 2,7 mld PLN. W prezentacji skupiam się tylko na największych inwestycjach, bo oczywiście to nie są wszystkie inwestycje. Skala inwestycji jest bardzo duża. Myślę, że największa w historii PERN.

W obszarze ropy naftowej trwa rozbudowa dwóch naszych baz magazynowych w Gdańsku. Dysponujemy 4 bazami magazynowymi. Największa baza znajduje się pod Płockiem. W Gdańsku znajduje się kolejna – tzw. Baza Manipulacyjna, którą rozbudowujemy. Budujemy tam dwa zbiorniki po 100 tys. m^3. Obecnie trwają prace budowlane.

W Gdańsku dysponujemy jeszcze jedną bazą (od 2016 r.), która jest zlokalizowana w porcie – tzw. Terminal Naftowy Gdańsk. Wykonawca właśnie wszedł na teren bazy, aby kontynuować jej rozbudowę. Do tej pory jej pojemność wynosiła 375 tys. m^3 pojemności na ropę naftową. Zwiększamy jej pojemność o 390 tys. m^3, czyli powstanie dwa razy większa baza.

Nasza ostatnia baza zlokalizowana jest na granicy polsko-białoruskiej. To jest baza, która przejmuje ropę z kierunku rosyjskiego.

Dlaczego tyle inwestycji w Gdańsku? Dlatego, że coraz więcej ropy dostarczane jest do polskich rafinerii z kierunku morskiego. Ropę trzeba przyjąć w Gdańsku, separować i podać klientom.

Po zakończeniu rozbudowy w 2020 r. całkowita pojemność magazynowa zwiększy się o ponad 500 tys. m^3, czyli będziemy dysponowali ponad 4 mln m^3 pojemności na ropę naftową.

Drugim, bardzo ważnym elementem rozbudowy w sektorze ropy naftowej to budowa II nitki rurociągu łączącego Płock z Gdańskiem. Dziś na tej trasie pracuje jedna nitka wybudowana w latach 70-tych. Pracuje w trybie rewersyjnym, czyli raz może tłoczyć ropę z kierunku Płocka do Gdańska, a innym razem odwrotnie, ale równocześnie nie da się tłoczyć ropy w dwóch kierunkach. Przy zapotrzebowaniu naszych klientów na różne gatunki ropy podjęliśmy decyzję o przystąpieniu do realizacji tej budowy, czyli II nitki, która można powiedzieć, że przy okazji jest pewną infrastrukturą bezpieczeństwa.

Jedna nitka jest bardziej narażona na awarie i nieprzewidziane sytuacje. Powstanie redundantna infrastruktura, która zdubluje możliwości przesyłu ropy na tym odcinku i pozwoli zaopatrzyć bezpiecznie naszych klientów – nie tylko polskich. Trzeba zwrócić uwagę, że nasza infrastruktura naftowa służy również do zaopatrywania dwóch niemieckich rafinerii zlokalizowanych we wschodnich Niemczech. Na dzisiaj jest to jedyna możliwość dostarczenia ropy naftowej do tych klientów, co zresztą realizujemy usługą transportu ropy w tzw. tranzycie.

Kolejny slajd pokazuje inwestycje w obszarze paliw płynnych. PERN posiada 19 baz paliw zlokalizowanych na obszarze całego kraju o łącznej pojemności ponad 1800 tys. m^3. Realizujemy plan rozbudowy pojemności magazynowych na paliwa, który podzieliliśmy na III etapy. Etap I – budowa 128 tys. m^3 pojemności, która jest już prawie ukończona. Trwają ostatnie prace. Można powiedzieć, że pojemności są już sprzedane i klienci z nich korzystają. Pierwszy etap realizowany był w Koluszkach i Nowej Wsi Wielkiej. Myślę, że są to nasze jedne z największych baz, szczególnie baza w Koluszkach, która obsługuje rynek w centralnej Polsce – ma najwięcej wydań na autocysterny (bardzo duży obrót). Po tych bazach widać jak bardzo pakiet paliwowy zmienił rynek.

Zaczynamy już ogłaszać przetargi na wykonawstwo II etapu, który obejmuje rozbudowę pięciu kolejnych baz na łączną pojemność 222 tys. m^3. Realizacja II etapu w 2021 r. pozwoli na spokojne patrzenie rynkowi w oczy i obsługę wszystkich chętnych. Trzeba pamiętać, że nasze pojemności magazynowe zarówno na ropę naftową, jak i na paliwa służą nie tylko obsłudze bieżącego obrotu naszych klientów (dużych, średnich i małych), ale również do magazynowania zapasów obowiązkowych. Naszymi pojemnościami magazynowymi przyczyniamy się do realizacji celu zabezpieczenia rynku na wypadek nieprzewidzianego kryzysu.

Kolejną inwestycją w sektorze paliwowym jest budowa rurociągu z naszej bazy w Boronowie k. Częstochowy do Trzebini (bazy PKN ORLEN). Zawarliśmy stosowne porozumienia w tym zakresie. Budowa rurociągu pozwoli transportować paliwa w sposób bezpieczny, z pominięciem operacji kolejowych lub autocysternowych – więcej paliwa w kierunku Śląska i Małopolski.

Podobny plan dotyczy rozbudowy istniejącego rurociągu, który łączy Płock z Emilianowem, czyli z bazą pod Warszawą. Chcemy zwiększyć przepustowość tego rurociągu tak, aby tym bezpiecznym sposobem można było transportować więcej paliw.

Nie tak dawno szanowana Komisja i Wysoki Sejm miał okazję pochylić się nad projektem ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym. Jest to bardzo potrzebna ustawa, abyśmy mogli zrealizować inwestycje liniowe. Chciałbym bardzo podziękować paniom i panom posłom za to, że zechcieliście przyjąć tę ustawę. Dziś ustawa jest w podpisie u pana prezydenta. Pozwoli nam zrealizować plany inwestycyjne. Ustawa dotyczy wybranych inwestycji, które znajdują się obszarze polityki rządu, czyli tak jak powiedziałem: budowa II nitki rurociągu surowcowego Płock-Gdańsk, budowa rurociągu Boronów-Trzebinia, możliwości rozbudowy rurociągów łączących podziemne magazyny ropy naftowej i paliw z systemem rurociągów PERN i budowa / przebudowa istniejącej infrastruktury. Należy pamiętać, że nasza infrastruktura rozciągająca się na obszarze całego kraju wymaga ciągłych modernizacji i inwestycji. Przy wykorzystaniu przepisów specustawy będziemy w stanie to zrobić efektywniej i z korzyścią dla całego rynku, również np. chroniąc środowisko w sytuacjach, gdy wymaga to naszej interwencji.

Reasumując informację o naszych planach chciałbym powiedzieć, że w segmencie naftowym, jeżeli zrealizujemy wszystkie inwestycje, długość rurociągów do 2022 r. przyrośnie o ok. 15%, pojemności magazynowe dla ropy naftowej przyrosną o ok. 17%, natomiast w segmencie paliwowym długość rurociągów przyrośnie o ok. 21%, a pojemności magazynowe paliw o ok. 23%. Wszystkie inwestycje są bardzo potrzebne i chciałbym, żebyśmy mogli spotkać się za parę lat i powiedzieć, że zrealizowaliśmy to i to, i służy to rynkowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Przechodzimy do informacji o ORLEN.

Członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A. Józef Węgrecki:

Chciałbym państwu przekazać informację na temat kierunków działania ORLEN na lata następne. Muszę stwierdzić, że idziemy zgodnie z kierunkiem, który wyznaczyło ministerstwo. Zakładamy, że zapotrzebowanie na ropę będzie rosło do jakiegoś czasu, ale w miarę przechodzenia na paliwa alternatywne, zapotrzebowanie na paliwa musi się kiedyś zacząć zmniejszać. Przewidując to już w tej chwili podchodzimy do zabezpieczenia sobie ścieżki na przyszłość.

Przyjęliśmy dwa kierunki. Pierwszy to rozwój energetyki. Na stacjach paliwowych sprzedajemy paliwa. W tej chwili staramy się wchodzić tam ze sprzedażą energii, której jako ORLEN produkujemy ok. 1400 MW. Mamy dwa bloki gazowe plus tradycyjne bloki, czyli kotły i turbiny. Poza granicami Polski (Czechy, Litwa) produkujemy ok. 300 MW energii. Wychodząc naprzeciw rozwojowi chcemy sprzedawać energię elektryczną.

Drugi kierunek dotyczy rozwoju petrochemii. Na pewno wzrośnie popyt na produkty petrochemiczne, ponieważ zmierza to w tym kierunku. Tworzy się to również z węglowodorów, więc przerób ropy nie będzie u nas spadał, a wręcz przeciwnie, będzie wzrastał.

Takie kierunki działania przyjęliśmy na przyszłość.

Jeżeli chodzi o energię elektryczną, wykupiliśmy koncesję, czyli zezwolenie na budowanie farm wiatrowych na Bałtyku na ok. 1200 MW. To jest bardzo dużo. Pięknie to koreluje z naszymi blokami gazowymi, ponieważ wiatr nie zawsze wieje i wówczas moglibyśmy energię uzupełniać z bloków gazowych. Oczywiście nie jest to do końca możliwe, ponieważ na naszych obiektach musimy zapewnić parę. Jednak w dużej mierze da się to w jakiś sposób skorelować, dlatego realizujemy budowę energetyki wiatrowej (tzw. offshore). Staramy się to robić w szybkim tempie, mimo że niedawno w to weszliśmy. Mamy już podpisane pierwsze umowy. Idziemy w tym kierunku energicznie. Sądzę, że zostanie to zrealizowane do 2025 r., czyli tak jak to zaplanowaliśmy. Na dzisiaj nie widzimy poważnych zagrożeń dla dotrzymania terminu realizacji.

Mogę wiele mówić o energetyce, ale nie wiem czy jest sens, ponieważ podstawowe rzeczy, które chciałbym powiedzieć zostały już tu powiedziane.

Następna sprawa dotyczy inwestycji w biopaliwa, które w tej chwili są wymogiem. Koncern mocno się w to zaangażował. Mamy pewne rozwiązania, w które idziemy. Mamy sprawdzone współuwodornienie, które zapewni nam duży udział biopaliw. Przyjęliśmy koncepcję budowy nowej instalacji HVO w Płocku i stawiamy na rozwój ORLEN Południe (Trzebinia, Jedlicze). Jest to korzystne z dwóch względów. Po pierwsze, Trzebinia ma wyeksploatowane instalacje, więc nowe instalacje i dostawy biopaliw dla koncernu pozwolą jej stanąć na nogi. Z kolei budowa pewnych instalacji w Jedliczach, choćby bioetanolu II generacji, pozwoli na uaktywnienie ściany wschodniej, gdzie łatwiej jest o siłę roboczą. Zatem inwestycje zapewnią nie tylko zysk dla ORLENU, ale będą miały także wymiar społeczny. Taki kierunek wydaje się dobry.

Oczywiście rozpatrujemy również inne instalacje. Trudno mi się w tej chwili wypowiadać. Mógłbym wymienić jakie (typu biogaz, piroliza), ale nie są to instalacje, o których moglibyśmy rozmawiać, ponieważ nie są jeszcze objęte naszymi bieżącymi działaniami. Staramy się dogonić potrzeby rynku i myślę, że zdążymy przy wydatnej pomocy ministerstwa, które wykazuje duże zrozumienie, jeśli chodzi o pewne uwarunkowania czasowe.

Inwestujemy również w petrochemię, która oficjalnie jest tematem bardzo perspektywicznym. Na rozwój petrochemii przewidujemy kwotę ok. 8,3 mld zł. Około 12 mld zł będzie nas kosztował offshore, o którym mówiłem.

Rozwój petrochemii będzie miał miejsce nie tylko w Płocku, ale również we Włocławku. Musimy sobie zdawać sprawę z tego, że jest to duże wyzwanie logistyczne dla firmy, ponieważ poruszamy się w określonych ramach, które na dzisiaj są wystarczające. Natomiast liczymy się z pewnymi inwestycjami, które będą musiały iść za rozwojem kierunków, o których mówimy.

Mamy jeszcze coś takiego jak nasze spółki – powiązane aktywa. W wielu z nich w dużym wymiarze inwestujemy w nawozy – ok. 1,3 mld zł.

Musimy również inwestować w nasze spółki zagraniczne. Nie wiem na ile jest to interesujące, ale będzie to miało wpływ na nasz wynik. Żeby utrzymać marżę w tych spół-

kach musimy iść w kierunku pogłębienia przerobu ropy. Litwa i Unipetrol w Pradze wymagają pewnych inwestycji, które będziemy realizować.

To tyle na temat kierunków rozwoju. Wszystkiego nie da się przekazać, natomiast chciałem to krótko (w pigułce) zreferować, żeby państwo mniej więcej mieli obraz kierunku, w którym podąża nasza firma.

Proszę prezesa Leszczyńskiego o przekazanie informacji na temat wyników – rok 2018 i nie tylko.

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni prezesi, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, pan prezes Węgrecki przedstawił informacje o kilku najważniejszych sprawach inwestycyjnych. Mówiąc w dużym skrócie to pokazuje, że PKN ORLEN to nie tylko rafineria i petrochemia, ale również energetyka i offshore, czyli szukamy nowych *core*-owych obszarów naszej działalności i odnajdujemy, bo to wynika z obserwacji megatrendów i przyjętej strategii PKN ORLEN na lata 2019-2022.

Zanim przejdziemy do PKN ORLEN w liczbach, w kilku słowach chciałbym państwu przybliżyć spółkę. PKN ORLEN to największa firma paliwowa w Europie Środkowo -Wschodniej. Nasza działalność dzieli się na trzy segmenty. Na *downstream*, w którym mamy nasze rafinerie i zintegrowane moce produkcyjne w Polsce, na Litwie i w Czechach.

Drugim segmentem jest petrochemia, w której mamy zintegrowane nasze petrochemiczne moce produkcyjne z mocami rafineryjnymi oraz energetykę. W ubiegłym roku oddaliśmy nowy blok energetyczny w Płocku. Łącznie nasze dwa bloki energetyczne we Włocławku i Płocku mają moc ponad 1000 MW.

Kolejnym segmentem naszej działalności jest detal. Na koniec 2018 r. mieliśmy ponad 2800 stacji, które zlokalizowane są w Polsce, Czechach, Niemczech i na Litwie. W tych stacjach mieliśmy ponad 2 tys. punktów Stop Cafe, włączając w to sklepy typu *convenience*.

Następny segment to *upstream*, czyli wydobycie. Nasze moce produkcyjne mamy w Polsce i Kanadzie.

To tyle tytułem krótkiego wstępu. Ubiegły rok był rekordowy, ale zanim do tego przejdę, chciałbym powiedzieć, że tak jak wspomniał pan prezes Miland, bardzo dobre wyniki PKN ORLEN, które zaczęły się od 2016 r., czyli rekordowe wolumeny, rekordowa produkcja i rekordowe wyniki finansowe, to w dużej mierze efekt skutecznej walki polskiego rządu z szarą strefą. Dzięki temu od 2016 r. nieustannie notujemy wzrost sprzedaży i wzrost przychodów.

W 2018 r. pobiliśmy kolejne rekordy. Osiągnęliśmy wynik EBITDA wg Lifo na poziomie 8,3 mld zł, przerobiliśmy rekordową ilość ropy naftowej (33,4 mln ton), mieliśmy rekordową sprzedaż (42 mln ton), osiągnęliśmy kolejny rekordowy wynik w detalu (wynik EBITDA na poziomie 2,8 mld zł) oraz rekordowy wynik wolumenu sprzedaży.

W 2018 r. przygotowaliśmy aktualizację strategii i planu średnioterminowego na lata 2019-2022. W tym samym roku rozpoczęliśmy proces przejęcia kontroli kapitałowej nad Grupą LOTOS. Ogłosiliśmy największy w historii Program rozwoju petrochemii do 2023 r. Dokończyliśmy wykup akcjonariuszy mniejszościowych Unipetrolu. Poprawiliśmy sytuację spółki na Litwie – ORLEN Lietuva. Rozpoczęliśmy bardzo intensywną dywersyfikację dostaw ropy naftowej i tak jak powiedziałem wcześniej, uruchomiliśmy najnowocześniejszy blok gazowo-parowy w Płocku oraz ogłosiliśmy dla naszych inwestorów program „ORLEN w portfelu”. W 2018 r. wypłaciliśmy dywidendę w kwocie 1,3 mld zł, czyli 3 zł na 1 akcję. W tym samym roku realizowaliśmy jedną z największych inwestycji PKN ORLEN, czyli P3 w Czechach, instalację na Litwie i Instalację Metatezy w Płocku. To pokazuje, że zwiększamy nasze moce produkcyjne petrochemiczne również zagranicą.

Skąd wzięły się tak dobre wyniki finansowe PKN ORLEN w 2018 r.? Osiągnęliśmy bardzo wysokie przychody sięgające 110 mld zł, które były wyższe o 15% w stosunku do roku poprzedniego. Zysk netto osiągnęliśmy na poziomie 5,5 mld zł. Dobre wyniki osiągnęliśmy, mimo, że sytuacja makroekonomiczna była bardzo trudna. Przypomnę

państwu, że ceny ropy naftowej wzrosły o ok. 30%, a ceny gazu ziemnego o 29%. Wzrost cen był wynikiem sytuacji makroekonomicznej, na co nie mieliśmy żadnego wpływu.

Tak jak powiedziałem wcześniej, na koniec 2018 r. mieliśmy ponad 2800 stacji. Obserwując megatrendy, chcemy żeby w latach 2019-2022 na naszych stacjach docelowo powstało ok. 150 punktów do ładowania samochodów elektrycznych. Zakładamy, że tylko w roku 2019 powstanie ok. 50 punktów do ładowania samochodów elektrycznych.

PKN ORLEN planuje przeznaczyć na inwestycje w latach 2019-2020 średnio 6,8 mld zł, co oznacza wzrost o 2,2 mld zł w stosunku do lat 2017-2018. W ramach tej kwoty ok. 5 mld zł wykorzystane zostanie w segmencie *downstream*, ok. 700 mln w detalu i ok. 700 mln w segmencie *upstream*. Zakładamy, że w tym okresie średnioroczna EBITDA wg Lifo wyniesie ponad 10 mld zł, co oznacza wzrost w porównaniu do lat 2017-2018 ponad 1 mld zł.

W segmencie *downstream*, tak jak powiedział pan prezes Węgrecki, będziemy kontynuować dywersyfikację kierunków dostaw ropy, wzmacniać naszą pozycję rynkową oraz poprawiać efektywność. W wyniku dywersyfikacji już dziś ok. 30% produktów przerabianych w Grupie Kapitałowej PKN ORLEN pochodzi z kierunków innych, niż kierunek wschodni. W ostatnim czasie, w ramach zakupów spotowych, zakontraktowany został surowiec ze Stanów Zjednoczonych, Angoli, Nigerii oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. W 2018 r. przerabialiśmy głównie ropę naftową, która pochodziła z ZEA, USA oraz Afryki. W tej chwili prowadzimy badania nad kolejnymi gatunkami ropy i nie wykluczamy, że w naszych rafineriach będziemy przerabiali inne gatunki ropy.

Tak jak było powiedziane, bardzo duży nacisk kładziemy na rozwój petrochemii. Jest to nasz flagowy, sztandarowy projekt, który do 2023 r. zakłada wydatki na kwotę ponad 8,3 mld zł. Na czym będzie polegał Program rozwoju petrochemii? W ramach programu rozbudowany zostanie kompleks olefin, powstanie kompleks pochodnych aromatów we Włocławku, nowa instalacja do produkcji fenolu, a także centrum badawczo-rozwojowe, które pozwoli na dostęp do nowych technologii oraz nowych produktów, takich, które będziemy mogli dostarczać naszym klientom – produkty szyte na miarę. Chcemy wejść w rynek, na którym do tej pory nie byliśmy, tj. rynek produktów wysokomarżowych, wysokorozwiniętych technologicznie, żeby uzyskiwać jeszcze wyższe marże.

Oczywiście jak zaplanowaliśmy, bardzo dynamicznie realizujemy rozbudowę naszych mocy produkcyjnych w Anwil. Rozbudowa zwiększy o ok. 50% naszą zdolność produkcyjną. W tej chwili zdolności produkcyjne są na poziomie ok. 1 tys. ton. Chcemy je zwiększyć do ponad 1,4 tys. ton, co wzbogaci nasze portfolio produktowe o saletrę grubą, saletrosiarczan amonu, saletrzak z siarką i saletrzak z magnezem.

Tak jak powiedział pan prezes Węgrecki, bardzo intensywnie inwestujemy w biopaliwa przyszłości, czyli biopaliwa nowej generacji. Chcemy, żeby nasza rafineria ORLEN Południe była biorafinerią, w której będziemy produkować paliwa nowej generacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Przechodzimy do LOTOS. Proszę o informację pana prezesa Mateusza Bonca.

Prezes zarządu Grupa LOTOS S.A. Mateusz Bonca:

Dobry wieczór państwu. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować za zaproszenie na posiedzenie Komisji i przeprosić, że na początku wielokrotnie spoglądałem na telefon, ale o godzinie 18.16 opublikowaliśmy nasze wyniki za 2018 r. Stąd też…

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie prezesie, dlatego czekaliśmy, aby mógł pan zabrać głos na końcu.

Prezes zarządu Grupa LOTOS S.A. Mateusz Bonca:

Dziękuję bardzo za wyrozumiałość. LOTOS zawsze dostarcza to, co obiecał. Udało się opublikować wyniki, więc będę mógł je omówić bardziej szczegółowo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Trzymamy za słowo.

Prezes zarządu Grupa LOTOS S.A. Mateusz Bonca:

W trakcie poprzednich prezentacji poruszono kilka punktów, do których pozwolę sobie odnieść się w pewnych momentach, czyli pakietu paliwowego, inwestycje w logistykę, innowacje oraz zmiany regulacyjne.

W pierwszej kolejności przedstawię kilka danych finansowych. Grupa Kapitałowa LOTOS wypracowała skonsolidowany zysk netto w wysokości 1,6 mld zł. To jest rekordowy wynik dla Grupy. Udało się osiągnąć najwyższą w historii wartość oczyszczonej EBITDA wg Lifo – 3,1 mld zł. To jest rzeczywisty wskaźnik pokazujący siłę koncernu i zdolność do generowania wartości ekonomicznej. Przychody ze sprzedaży, oczywiście w znacznym stopniu skorelowane z sytuacją makroekonomiczną, notowaniami oraz kursami walut, wyniosły 30 mld zł. Nakłady inwestycyjne w 2018 r. wyniosły 1 mld zł.

W 2018 r. przerobiliśmy 10,8 mln ton ropy, co jest rekordem przerobu dla rafinerii, związanym z dwoma elementami. Po pierwsze, bardzo dobrze przeprowadzonym 2017 r. postoju remontowym i po drugie, stopniowym uruchamianiu części instalacji największego projektu inwestycyjnego, który prowadzimy, czyli EFRA.

Państwo pewnie zauważyli, że inwestorzy zaczynają odbierać LOTOS jako spółkę, w którą warto inwestować. Od trzech lat kurs spółki nieprzerwanie rośnie. Pod koniec 2018 roku sięgał ok. 90 zł za akcję. To bardzo dobra ocena rynkowa spółki i tego, co dzieje się w Grupie.

Zadłużenie netto spółki, które kiedyś było pewnym wyzwaniem ze względu na bardzo duże projekty inwestycyjne i sytuację rynkową, w tej chwili jest bardzo zdrowe – 1,9 mld zł. W ciągu ostatniego roku obniżyło się o prawie 25%, co oznacza, że spółka jest gotowa do działania i dalszego inwestowania.

W grudniu 2016 r. opublikowaliśmy strategię, którą podzieliliśmy na dwa okresy – okres stabilizacji, czyli 2017 r. i 2018 r. i okres dalszego rozwoju – po roku 2019 r. W tej chwili znajdujemy się w momencie sprawdzenia tego, co wydarzyło się w latach 2017-2018. Odsyłam państwa do naszych prezentacji i raportu. Parametry, które ustanawialiśmy w 2016 r. zostały spełnione.

Nawiązując do wypowiedzi pana prezesa Leszczyńskiego, chciałbym powiedzieć, że Grupa LOTOS ma relatywnie silną nogę wydobywczą. Zmiany kursu walutowego, notowań ropy i gazu ziemnego działają po dwóch stronach, zarówno po stronie rafineryjnej, jak również po stronie wydobywczej (in plus). W ubiegłym roku z własnych złóż w Polsce, Norwegii i na Litwie wydobyliśmy 7,5 mln baryłek ropy.

Chciałbym serdecznie podziękować za inwestycje realizowane przez PERN oraz za wysiłek kładziony w rozwój logistyki w kraju. Rzeczywiście po udanym wprowadzeniu serii rozwiązań legislacyjnych, czyli tzw. pakietu paliwowego, logistyka jest ważnym elementem, nad którym musimy pracować. Wzrasta nam obrót paliwami na rynku legalnym, widocznym i notowanym. Tym bardziej ważne są inwestycje infrastrukturalne zarówno w pojemności magazynowe, jak i mechanizmy lub struktury, które pozwalają na przesył ropy i paliw.

W 2018 r. wystąpiły sprzyjające warunki makroekonomiczne, ale z drugiej strony bardzo pracowaliśmy nad tym, żeby z tych warunków makroekonomicznych dobrze skorzystać zarówno pod względem handlowym, jak i rozwojowym. Również dywersyfikujemy dostawy i osiągamy podobny poziom (ok. 30%) importu ropy z kierunków innych, niż wschodni. Oczywiście jest to taka przestrzeń, która z jednej strony pozwala nam ekonomicznie się rozwijać, a z drugiej strony eksperymentować, czy też rozwijać technologicznie, patrząc jakiego rodzaju uzysk, jakiego rodzaju produkty i w jakiej konfiguracji jesteśmy w stanie z różnych mieszanek ropy uzyskiwać.

Jako pierwsi w Europie Centralnej zaczęliśmy publikować dzienną marżę rafineryjną, tak aby zapewnić pełną transparentność rynku i pokazać, w jaki sposób i jak codziennie zmienia się nasza sytuacja ekonomiczna. Zachęcam do tej lektury.

Przez sekundę odniosę jeszcze do naszego segmentu handlowego. Na koniec 2018 r. mieliśmy 495 stacji. Rośnie nam wolumen sprzedaży. W minionym roku nastąpił ok. 7% wzrost. Rozwijamy nasze stacje zarówno własne, jak i franszyzowe. Działamy tak, aby rozwijać się na głównych trasach przelotowych – wzdłuż autostrad i punktów obsługi klienta.

W tej chwili jesteśmy w trakcie realizacji, a w zasadzie na ostatniej prostej, największej inwestycji w Gdańsku. Ponad 2,3 mld zł zainwestowano w projekt EFRA (efektywna rafinacja), który pozwala nam rozwikłać trudne równanie związane ze zmieniającą się legislacją dotyczącą paliw niskosiarkowych, o których pan minister wspomniał, czyli IMO. Dzięki tej instalacji, a właściwie jej ostatniemu elementowi, który będzie gotowy do uruchomienia pod koniec maja tego roku, będziemy przygotowani na to, żeby z naszej produkcji w Gdańsku w całości wyeliminować produkty wysokosiarkowe.

Pracujemy także nad projektami innowacyjnymi. W ostatnim roku inwestowaliśmy w wodór i punkty ładowania na stacjach. Zelektryfikowaliśmy trasę pomiędzy Warszawą a Gdańskiem. Serdecznie zapraszam tych, którzy jeszcze nie mieli okazji z tego skorzystać. Z jednej strony jest to inwestycja w przyszłość, a z drugiej strony nauka dla nas, w jaki sposób zachowują się klienci na stacjach i w jaki sposób korzystają z powstającej infrastruktury.

Jednocześnie staramy się maksymalnie finansować projekty z zewnętrznych źródeł krajowych i europejskich. Mamy kilka projektów, które zostały sfinansowane z CEF, czyli *Connecting Europe Facility*, związanych z taborem kolejowym – 180 mln, z tego połowa ze środków unijnych, dziesięciomilionowy projekt dotyczący wodoru, 2-3 milionowy projekt dotyczący stacji ładowania itd. Staramy się w maksymalnie efektywny sposób korzystać ze środków europejskich.

Cieszymy się na nadchodzące wyzwania. Najbliższe, związane z paliwami niskosiarkowymi, mamy już rozwikłane. Cieszymy się, że rynek się rozwija, PKB rośnie, rynek jest szczelny, PERN buduje logistykę, my wzmacniamy się produkcyjnie i mamy nadzieję, że Grupa LOTOS dalej będzie rozwijała się – przynajmniej tak dynamicznie, jak do tej pory (przez ostatnie lata). Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Otwieram dyskusję. Czy są pytania ze strony państwa posłów? Pan przewodniczący Wojciech Zubowski.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ponieważ jest nas troszeczkę mniej i opozycji jest także trochę mniej na sali, jestem niejako zmuszony do zadania kilku mniej wygodnych pytań i zgłoszenia kilku uwag.

Po pierwsze, do pana panie ministrze, cieszę się, że otrzymaliśmy materiały. Żałuję jednak, że nie otrzymaliśmy w formie elektronicznej tego, co prezentowali przedstawiciele poszczególnych spółek.

Po drugie, posiedzenie Komisji dotyczy rynku paliw, a nie tylko rynku w odniesieniu do LOTOS i ORLEN. Fajnie by było, gdyby w materiałach rozgraniczono, gdzie i o jakiej spółce mówimy oraz zaznaczono podział – kontrolowane przez Skarb Państwa i spółki niezależne.

Jeżeli państwo podajecie dane dotyczące np. sprzedaży i zużycia paliwa w 2016 r. i wcześniej, to nie tylko dane procentowe, ale dane w liczbie ton byłyby wskazane.

Podajecie państwo informacje dotyczące opodatkowania. Jest informacja, że w Polsce jest ono niższe, niż średnia unijna, natomiast nie ma wskazania o ile. W przypadku cen paliw takie dane podaliście. Podaliście dane na dzień 4 marca, ale nie daliście danych dotyczących udziału podatku w cenie paliwa.

Kolejna kwestia to rok 2016 i wprowadzenie tzw. pakietu paliwowego. Panie ministrze, dziwię się, i to jest chyba z pana strony skromność, że nie rozbiliście tych danych na kwartały. Proszę państwa, po wprowadzeniu pakietu, z samych Niemiec, liczba cystern wjeżdżających do Polski, spadła o kilkadziesiąt sztuk. Dlaczego nie ma tego w zestawieniu kwartalnym? Rok do roku to się rozmywa, a chodzi o to, żeby pokazać skalę patologii.

Panie ministrze, jeszcze dwa strzały. Powiedział pan coś, co chyba umknęło uwadze niektórych, a co dla mnie jest informacją szokującą, pokazującą z czym mieliśmy do czynienia za czasów rządów naszych poprzedników. W mojej ocenie jest to temat na dużą konferencję prasową. Jest rok 2013. Ile zadeklarowano paliwa wwożonego do Polski, a ile stwierdzono? Nie wykazywano 77% paliwa wwożonego do Polski. Panie ministrze,

pytanie: gdzie to paliwo wyparowało? Czy było opodatkowane? Spełniało jakieś normy? Czy ktokolwiek to badał? Co druga cysterna z paliwem, a nawet więcej, która za granicą była deklarowana jako wwożona do Polski gdzieś na granicy cudownie znikała. W materiałach, które państwo przygotowaliście jest informacja, że po uszczelnieniu pakietem paliwowym w 2016 r. ten wskaźnik gwałtownie się zmienił. Spadł do 3% w 2017 r., a w kolejnym roku wzrósł do 7,6%. Proszę państwa, wiadomo było, że to nastąpi, dlatego swego czasu zgłaszałem poprawkę, gdy szczególnej kontroli poddawaliśmy smary, bo w pewnym momencie okazało się, że smary zaczęły nielegalnie wjeżdżać do Polski. Natomiast spadek z 77% w 2013 r. do 3% w 2017 r. jest to powód do pokazania, z jaką patologią mieliśmy do czynienia.

Ostatni prztyczek w kierunku ORLEN. Proszę państwa, niedawno miałem okazję uczestniczyć w Zgromadzeniu Narodowym Polsko-Litewskim z przedstawicielami Seimas. W przypadku ORLEN mamy dwa tematy na Litwie. Pierwszy to kwestia pewnego torowiska, które zostało rozebrane i w tym momencie powinno być odbudowane lub odbudowywane.

Druga sprawa dotyczy dodatków do biopaliw, tj. biokomponentów, które mogą być tam wprowadzone. Proszę państwa, zwracałem się do spółki z prośbą o informację nieco bardziej szczegółową, ponieważ chciałem poruszyć ten temat w rozmowach z przedstawicielami Seimas. Panie ministrze, jeśli chodzi o odpowiedź, tabula rasa. Materiału nie było. Rozumiem, że jest tak świetnie, iż nie ma potrzeby, aby udzielać odpowiedzi parlamentarzystom. Być może będą kolejne pytania. Na razie dziękuję.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Tego ostatniego nie potwierdzam. Nawet, jeżeli było cudownie, odpowiedź powinna być.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dorzucę temat o odpowiedzi. Prosiłem o materiał na konferencję Państw Bałtyckich plus inne państwa. Ministerstwo Energii było jedynym resortem, który nie dał przetłumaczonego materiału. Musieliśmy w Sejmie na szybko tłumaczyć. Konferencja była w języku angielskim.

Pan poseł Andrzej Maciejewski.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Mam pytanie do panów prezesów o olej napędowy. Czy państwa spółki biorą pod uwagę światowe tendencje rynkowe odchodzenia od oleju napędowego? Jesteśmy w przededniu ogromnej rewolucji na rynku motoryzacyjnym w kontekście odchodzenia od oleju napędowego. Mamy piękną tendencję wzrostową w tym zakresie.

Rozumiem, że na rynku motoryzacyjnym często byliśmy śmietnikiem motoryzacyjnym – zapchaj dziurą, gdzie z wielu państw wypychano do nas samochody. Dzisiaj mamy swoistą falę związaną z olejem napędowym. Czy państwa spółki przygotowują się na wariant odejścia od oleju napędowego i szukanie nowych źródeł – nowych paliw? Dyskusja jest o elektryce, o wodorze itd. Czy państwo bierzecie ten wariant pod uwagę i macie zapoczątkowane badania w tym zakresie?

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Czy są inne pytania? Mam pytanie dotyczące dostosowania kawern w IKS Solino do wymogów ustawy o zapasach paliw, która weszła w życie z początkiem 2014 r. Przypomnę, że do 2013 r. wydajność (wydobycie paliw) kawern w IKS Solino wynosiła bodajże 230 dni, w sytuacji, gdy zapasy paliw mają wystarczyć na 90 dni funkcjonowania gospodarki. Jeżeli zapasy mają wystarczyć na 90 dni funkcjonowania gospodarki, a dostęp do zapasów mamy po 230 dniach, to tak jakbyśmy w lodówce mieli zgromadzone zapasy na czarną godzinę na 7 dni, ale lodówkę udałoby się otworzyć dopiero za miesiąc, więc tak naprawdę nie byłoby komu jej otworzyć.

Ustawa przewidywała kilka progów dojścia do wymaganych 90 dni. Jest to strategiczne dla naszej gospodarki – naszego bezpieczeństwa. W związku z tym mam pytanie. Jak obecnie wygląda stan dostosowania wydobycia zapasów gromadzonych w IKS Solino do wpuszczenia w ich obieg w gospodarce, a w przypadku ropy naftowej dostarczenia jej do rafinerii?

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, rozumiem, że możemy odpowiadać na pytania, tak? Spróbuję odpowiedzieć na ostatnie pytanie dotyczące dostosowania naszego magazynu IKS Solino do wymogów ustawowych. Spełniamy wymogi ustawowe i IKS Solino jest dostosowane do wypompowywania ropy naftowej i paliw. Intensywnie pracujemy nad tym, żeby również w kolejnych latach wypełnić…

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Przepraszam panie prezesie, rozumiem, że czas wydobycia zapasów z IKS Solino jest zgodny z progami określonymi w ustawie?

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

Tak. Na tę chwilę jest zgodny. Wiemy, że w przyszłości wymogi będą bardziej restrykcyjne. Pracujemy bardzo intensywnie nad tym, żeby również w przyszłości wypełnić wymogi ustawy. Nie widzimy żadnego zagrożenia w tym zakresie.

Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego o rozebrane tory na Litwie, chciałbym powiedzieć, że mamy deklarację kolei litewskich o odbudowie torów. Przypomnę, że są to tory na kierunku Możejki-Renge (19 km). Mamy deklarację kolei litewskich i pierwsze informacje o tym, że rozpoczęły się prace polegające na odbudowaniu torów. To spowoduje, że będziemy bardziej efektywni logistycznie, będziemy mieli niższe koszty logistyczne i nie będziemy musieli pokonywać ponad 100 km dodatkowej trasy, żeby wywieźć nasze produkty z rafinerii w Możejkach.

Kolejne pytanie dotyczyło oleju napędowego, wzrostu konsumpcji, rekordowej sprzedaży i rekordowego przerobu ropy naftowej, w tym m.in. przez PKN ORLEN. Obserwujemy megatrendy. Celem naszej działalności jest wykorzystywanie sytuacji, którą mamy w tej chwili. W tej chwili widzimy, że na rynku polskim moce produkcyjne są zbyt małe. Musimy importować olej napędowy. Po likwidacji szarej strefy Polska z rynku eksportera stała się rynkiem importera. Widzimy, że ma to tendencję wzrostową. W tej chwili w dużej mierze importujemy, ale jednocześnie pracujemy nad tym, żeby zwiększyć wydajność naszych instalacji, które coraz więcej przerabiają i dzięki temu mamy większy wolumen produkcji.

W dłuższej perspektywie rynek paliw tradycyjnych zostanie prawdopodobnie zastąpiony paliwami alternatywnymi. Jesteśmy przygotowani na taką sytuację. W czerwcu ogłosiliśmy Program rozwoju petrochemii. Jesteśmy rafinerią, która jest zintegrowana. Docelowo część produktów, mam na myśli głównie benzyny, będziemy przeznaczać na produkcję produktów petrochemicznych. Benzyny to wsad do części petrochemicznej, z której możemy produkować więcej produktów petrochemicznych. Jest to jeden z planów zarządzania aktywami rafineryjnymi, które docelowo będą mniej utylizowane. W przyszłości konsumpcja paliw będzie prawdopodobnie spadała. Wtedy będziemy produkowali produkty petrochemiczne.

Członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A. Józef Węgrecki:

Pozostaje kwestia paliw alternatywnych. Liczymy nie tylko na energię elektryczną. W tej chwili pracujemy nad wodorem, który wydaje się być jedynym widocznym paliwem. Być może coś się pojawi, ale na dzisiaj nic innego nie ma. Chodzi o czysty wodór i wodór produkowany w systemie OZE. Skojarzenie tego z offshore dawałoby możliwość produkcji tego wodoru. Oczywiście wiemy, w jakim stanie jest dzisiaj nasz transport. Praktycznie brakuje transportu dla wodoru. W tym miejscu kłaniam się panu z LOTOS, który ogłosił, że w jakiś sposób mają ustawiony układ z Gdańskiem i Warszawą. Jednak obszar naszego kraju jest duży. Myślę, iż jest to bardzo dobry kierunek, że weszli w te miasta. My próbowaliśmy w Katowicach, ale nie wyszło. Wodór z elektrolizera jest wodorem docelowym. Tam już nie trzeba nic czyścić. Jest to wodór, który nadaje się do transportu samochodowego. Idziemy w tym kierunku, ale za wcześnie, aby o tym mówić. Z tego co wiem, w kraju został zarejestrowany jeden samochód na paliwo wodorowe. Zatem na razie nie potrzeba 100 stacji wodorowych.

Sądzę, że w pierwszym rzędzie komunikacja miejska zgłosi zapotrzebowanie na wodór. Według mojej wiedzy i tego, co mamy pod kontrolą w ORLEN, będziemy na to przygo-

towani. Jeżeli będzie zapotrzebowanie na budowę stacji wodorowych, powiedzmy przy autostradach, sądzę, że jesteśmy w stanie to zrobić w szybkim tempie.

Podobnie jest z ładowarkami samochodów elektrycznych. Na dzisiaj mamy program, w którym powiedziano 50 i 100. Chcielibyśmy, żeby ładowarki były rozmieszczone w odpowiedniej odległości, tak aby samochód mógł pokonać odległość od stacji do stacji i ładować się. Póki co, tych samochodów jest stosunkowo niedużo. Jeżeli będzie zapotrzebowanie na większą liczbę ładowarek, firma zgłasza gotowość podejścia do tego tematu. Dziękuję.

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

W uzupełnieniu dodam, że tak jak powiedział pan prezes, mamy plany produkcji wodoru. Ponadto mamy wybudowane 2 nowe bloki energetyczne (we Włocławku i Płocku) o łącznej mocy ponad 1000 MW i kolejny plan, tj. budowa farm wiatrowych. To jest m.in. odpowiedź na pytanie, czym będzie się zajmował ORLEN, gdy w przyszłości będziemy odchodzić od paliw tradycyjnych.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Pan poseł Andrzej Maciejewski.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Chciałbym dopytać pana prezesa z ORLEN i robię to nieprzypadkowo, bo jestem członkiem Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Załóżmy, że miasto Warszawa zadeklarowało, że chce wymienić tabor na tabor wodorowy. Rozumiem, że ORLEN będzie w stanie zabezpieczyć stacje i dostawy?

Członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A. Józef Węgrecki:

Mamy dwie stacje wodorowe w Niemczech, więc nie jest to dla nas żadna nowość. Po prostu w tej chwili w Polsce nie ma takiej potrzeby i dlatego to chodzi, tak jak chodzi. Jeżeli pojawi się potrzeba, ORLEN deklaruje możliwość zabezpieczenia w tym zakresie.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Tak z ciekawości, jak wygląda to z ekonomicznego punktu widzenia?

Członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A. Józef Węgrecki:

Dla ORLEN, czy dla właściciela samochodu?

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dla was.

Członek zarządu ds. operacyjnych PKN ORLEN S.A. Józef Węgrecki:

Dla firmy. Mogę nie odpowiadać na to pytanie?

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dobrze.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Pan prezes Mateusz Bonca.

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

Na pewno koszty inwestycji w infrastrukturę ruchomą, czyli samochody są wyższe od klasycznych samochodów. Natomiast koszty eksploatacji są trochę niższe.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Rozumiem, że pan poseł nie uzyskał informacji. Zamykamy ten wątek. Obecnie pan prezes Mateusz Bonca – LOTOS.

Prezes zarządu Grupa LOTOS S.A. Mateusz Bonca:

Pozwolę sobie powiedzieć dosłownie dwa zdania w odpowiedzi na pytania. Jedno z nich dotyczyło oleju napędowego. Rzeczywiście widzimy, jak rozwija się rynek, ale widzimy również jak PKB rośnie globalnie i w Polsce, i jaka jest struktura zużycia oleju napędowego. To nie jest tylko transport drogowy, ale są to także maszyny ciężkie i inne obszary, w których olej napędowy jest wykorzystywany. Potwierdzam, że rynek polski jest tzw. rynkiem krótkim, czyli takim, na którym oleju napędowego jest mało. Olej napędowy

jest sprowadzany w ilości kilku milionów ton rocznie. Ostatni projekt, który prowadzimy (EFRA) zamknie trochę tę lukę, natomiast rynek pozostanie rynkiem kupującego, czyli popyt będzie wyższy, niż krajowe możliwości produkcyjne.

Mówiąc otwarcie w strategii z 2016 r. oświadczyliśmy, że prowadzone projekty inwestycyjne prawdopodobnie będą ostatnimi czysto paliwowymi, które mają doprowadzić do zwiększenia wolumenu produkcji paliw.

Ogłoszone projekty, nad którymi pracujemy przesuwają rafinerię nieco dalej w łańcuchu wartości, czyli tworzą produkty wyżej marżowe bądź bazy olejowe – wsad do petrochemii, czyli produkty oddalone od rynku paliw.

Na rynku wodorowym, oprócz tego, że rafinerie wykorzystują dużo wodoru, co jest rozpoznane, od 10 lat prowadzimy dość uporządkowane projekty dotyczące magazynowania i transportu wodoru. W ostatnim roku podpisaliśmy umowę na budowę instalacji doczyszczania wodoru, czyli wodoru w rafinerii, który nie jest wystarczający do ogniw paliwowych oraz budowę dwóch punktów dystrybucji wodoru – w Warszawie i Gdańsku. Szukamy rynku na wodór. Rzeczywiście samochodów na wodór być może tak wiele nie ma, natomiast zawsze patrzę na paliwa alternatywne, jako paliwa komplementarne, czyli paliwa, które uzupełniają rynek. Rozmawiamy z miastami, rozmawiamy z gminami i zakładami komunikacyjnymi, tak żeby zbudować rynek na odbiór tego paliwa po drugiej stronie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Włodzimierz Karpiński.

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wyraźnie widać, że pan minister Tobiszowski lepiej się czuje w paliwach stałych, niż w paliwach ciekłych.

Mam do pana ministra pytanie. Spółki mają określoną politykę inwestycyjną. Natomiast pytanie do pana ministra jest o tyle zasadne, dlatego że dotyczy polityki głównego akcjonariusza. Jak główny akcjonariusz, czy też inaczej, ten kto realizuje politykę w określonym segmencie, w tym przypadku rynku paliw, zapatruje się na takie rzeczy jak np. rozwój inwestycyjnej gałęzi petrochemicznej w ORLEN versus to co w Policach robi Grupa Azoty? Kompetencje i możliwość rozwoju są w ORLEN. Widzę w tym możliwość pojawienia się kolizji produktowej. Z punktu widzenia konkurencji można na to patrzeć jak najlepiej, tyle że są to projekty pochłaniające potężne miliardy złotych. Podobnie jest z segmentem nawozowym, czyli rozwój instalacji nawozów w Anwil versus kompetencje w Grupie Azoty. Czy z punktu widzenia właścicielskiego dobrze to panu konweniuje?

Przy okazji chciałbym się dowiedzieć, czy możemy poznać stan zaawansowania fuzji spółek paliwowych? Czy w pańskim ministerstwie są analizy wpływu fuzji na rynek? Jak na rynku paliw z punktu widzenia rozwoju gospodarki i konsumenta odbije się dominium gospodarcze, które powstanie po zrealizowaniu fuzji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Rzeczywiście, patrząc na wymiar czasu, który w wypowiedziach w większości został poświęcony niekoniecznie biznesowi, do którego spółki są powołane, można odnieść wrażenie, że spółki odeszły od swojej głównej działalności i misji. Myślę, że tak nie jest. Spółki zaprezentowały plany i podejmowane działania dotyczące, czy to paliw alternatywnych, czy też innych obszarów. W dalszym ciągu jednak ich podstawową działalnością pozostają paliwa ciekłe.

Jeżeli chodzi o inwestycje w gałęzie petrochemiczne dla ORLEN jest to przedsięwzięcie, które ma na celu dywersyfikację. Rokowania w tym obszarze są bardzo dobre.

Proces fuzji LOTOS i ORLEN został w pewnej mierze przekazany spółkom. Akcjonariat ORLEN ma określoną strukturę, w której Skarb Państwa nie ma 100%. W związku z tym, iż jest to delikatna materia staramy się niewiele mówić na ten temat na tym etapie. Nie jest tajemnicą, że prace nad tym trwają. W związku z powyższym prosiłbym, aby

przedstawiciel ORLEN wypowiedział się w tej sprawie i podał informację, którą może przekazać na tym etapie.

Członek zarządu ds. rozwoju PKN ORLEN S.A. Zbigniew Leszczyński:

Dziękuję bardzo panie ministrze za możliwość uzupełnienia wypowiedzi. Jeżeli chodzi o konsolidację LOTOS z ORLEN proces jest bardzo dynamiczny. Komunikujemy o tym na bieżąco. Na tę chwilę sytuacja się nie zmieniła. Pod koniec listopada 2018 r. złożyliśmy do Komisji Europejskiej roboczą wersję wniosku i liczymy na to, że do końca czerwca tego roku otrzymamy informację w tej sprawie. Obecnie pozostajemy w dialogu z Komisją Europejską i odpowiadamy na wszystkie pytania, które płyną ze strony Komisji.

Nasze inwestycje w rozbudowę mocy produkcyjnych Anwil i rozbudowę mocy produkcyjnych nawozów były bardzo dokładnie przeanalizowane i zbadane od strony ekonomicznej, popytowej i podażowej. Widzimy, że zapotrzebowanie na nawozy na polskim rynku rośnie. W związku z tym wpisujemy się w strategię i chcemy wypełnić tę lukę i dostarczyć naszym klientom produkty nowej jakości oraz chcemy rozszerzyć nasze portfolio produktowe. Będzie to nie tylko zwiększenie mocy produkcyjnych, ale również pojawią się nowe produkty. Przypomnę, że będzie to saletra gruba, saletrosiarczan amonu, saletrzak z siarką i saletrzak z magnezem.

Zgadzam się również z panem przewodniczącym, że Program rozwoju petrochemii to bardzo dobra i odważna decyzja, która wzmacnia siłę PKN ORLEN w przyszłości. Pozwoli to również na zagospodarowanie naszych mocy produkcyjnych rafineryjnych. Ponadto wydłuży łańcuch wartości i doprowadzi do tego, że wyjdziemy z produktów *commodity* i wejdziemy w produkty wysoko marżowe. Spersonalizujemy produkty i będziemy uzyskiwali na nich wyższą marżę.

Nie wypowiadamy się na temat zapowiedzi Grupy Azoty odnośnie do PDH, ale rynek europejski i światowy produktów petrochemicznych jest bardzo duży i obszerny. W związku z tym myślę, że moce produkcyjne pomieszczą się i PKN ORLEN będzie na tym uzyskiwał bardzo dobrą marżę, a co za tym idzie polska gospodarka będzie się dobrze rozwijała. W tej chwili Polska jest rynkiem importera, jeśli chodzi o produkty petrochemiczne. Chcielibyśmy te tendencje zmienić. Dzięki temu nasi klienci i partnerzy biznesowi będą mieli dostęp do wysokorozwiniętych produktów petrochemicznych i tańszych ze względu na rentę geograficzną. Nie będą musieli ściągać tych produktów z zagranicy, tylko otrzymają je na rynku polskim. Z kolei ze względu na niskie koszty logistyki będą mogli konkurować z innymi firmami zagranicznymi. Myślę, że to jest bardzo dobre dla PKN ORLEN i całej polskiej gospodarki.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Włodzimierz Karpiński.

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, tak jak powiedziałem, pytanie było skierowane do pana ministra. Dziękuję za informacje. Oczywiście w ramach swoich obowiązków, jako członka tej Komisji zapoznaję się z komunikatami spółek. Spółki są publiczne i mają obowiązki informacyjne. Trzymam kciuki za wasz rozwój.

Pytanie kierowane do pana ministra sprowadzało się do kwestii polityki właścicielskiej. Dziękuję za informację na temat realizowania waszej strategii, w tym inwestycyjnej. Tak jak powiedziałem, trzymam kciuki.

Pan minister nie odpowiedział na pytanie, czy w ministerstwie są analizy na temat rynku paliw po fuzji. Na rynku będzie podmiot dominujący. Czy takie analizy były w ogóle przeprowadzone? Decyzja spółek została podjęta za zgodą ministerstwa, o czym pan minister mówił na posiedzeniu Komisji. Mówiąc językiem młodzieżowym chciałbym się dowiedzieć, czy ministerstwo ogarnęło skutki takiej fuzji z punktu widzenia polskiej gospodarki, z punktu widzenia zbudowania podmiotu dominującego i z punktu widzenia konsumenta, którym jest obywatel naszego kraju.

Robimy fuzję i jak rozumiem wzmacniamy polski podmiot poprzez olbrzymią skalę tego projektu. Słyszeliśmy, o czym doskonale wiemy, że jest to największa firma w Europie Środkowo-Wschodniej. Mówię o ORLEN. Zatem z jednej strony jeszcze powiększamy

jej potencjał i skalę. Z drugiej strony spółki, w których Skarb Państwa ma dominującą rolę, czyli tak naprawdę stanowi o ich rozwoju, angażują potężne pieniądze. Przypominam, że jest to 5 mld zł na PDH (Grupa Azoty Police) i 8 mld zł w ORLEN, o czym mówił przed chwilą pan prezes, na konkurencyjne projekty. Czy pan minister nie widzi w tym nieścisłości z punktu widzenia polityki właścicielskiej?

Najważniejsze pytanie, które chciałem zadać, a które nie wybrzmiało, dotyczy tego, czy w pańskim ministerstwie są analizy na temat skutków fuzji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję. Pan minister Grzegorz Tobiszowski.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Gdyby nie było przesłanek, rozważań i podstaw analitycznych, nie byłoby podjętej decyzji o fuzji. To pierwsza odpowiedź.

Co do drugiego pytania chciałbym powiedzieć, że nie wszystko, co jest robione w jednej i drugiej spółce jest konkurencyjne. Może być kompatybilne. Nie chcę rozwijać tematu o rynku chemicznym, o którym prezesi mówili dość wyczerpująco.

Nie będę rozwijał tematu głębokości rynku petrochemicznego, na który wchodzą Azoty i ORLEN. To nie jest wypychanie jednego lub drugiego polskiego podmiotu, wręcz przeciwnie, jest konsolidacja i budowanie produktów, które się uzupełniają. Nie ma kolizji z punktu widzenia polityki właścicielskiej.

Natomiast, co do analiz, pewne materiały i pewne analityczne rzeczy były podstawą pozwolenia na rozpoczęcie procesu fuzji. Trzeba także mieć świadomość, że na pewnym etapie trudno przewidzieć wszystkie skutki w detalach. Przy budowaniu podmiotu pewne rzeczy da się przewidzieć na rynku. Natomiast dopiero inne rzeczy spowodują, że powstały podmiot zbuduje nową jakość, która na pewno będzie elementem dodanym, a nie ujmującym siły tak dużemu podmiotowi.

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

Panie ministrze, niestety nie jestem zadowolony z pańskiej informacji. Trochę pan pływa. Rozumiem, że w ministerstwie nie ma analiz na temat skutków fuzji.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Bieżący nadzór jest u pana premiera i pan dobrze o tym wie. Proszę nie ciągnąć mnie za język, żebym się wypuścił, bo…

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

OK. Dobrze.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Mam świadomość wagi wypowiedzi…

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

OK. Napiszę interpelację do pana premiera.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Jeżeli pan oczekuje, że wypowiem się za nadzór premiera, to tego nie zrobię. Dodam tylko tyle, żeby pan nie kontynuował, bo więcej panu nie powiem.

Poseł Włodzimierz Karpiński (PO-KO):

Panie ministrze, zobrazuję, o co mi chodzi. Przed chwilą w wypowiedziach panów prezesów usłyszeliśmy o bardzo dobrych inwestycjach energetycznych – czystych, ekologicznych – w Grupie PKN ORLEN. Taką samą inwestycję realizowano w Grupie Azoty. Okazało się, że inwestycję w blok gazowo-parowy (jak w Płocku i Włocławku) w Grupie Azoty z jakiś powodów trzeba zamknąć, mimo pozwolenia na budowę. Tymczasem robi się blok o pięć razy mniejszej mocy na węgiel za te same pieniądze. Stąd moje pytanie o politykę właścicielską w zakresie m.in. rozwoju petrochemii i rozwoju nawozów. Na przykładzie projektów energetycznych kompletnie nie rozumiem polityki właścicielskiej.

Z całym szacunkiem, ale mówiłem trzy lata temu, że rozdrobnienie nadzoru po różnych ministerstwach tworzy księstwa resortowe. Rozumiem, że pan odsyła mnie do pana

premiera, który także mi na ten temat nie odpowiada, bo ta polityka jest po prostu niespójna. Dziękuję.

Sekretarz stanu w ME Grzegorz Tobiszowski:

Dodam tylko, że Azoty są także u pana premiera.

Przewodniczący poseł Maciej Małecki (PiS):

Drodzy państwo, stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa. Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję gościom z PERN, ORLEN i LOTOS. Dziękuję państwu posłom.

Protokół z dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji. Dziękuję.